



ASSEMBLÉE
21ème session
Point 9 de l'ordre du jour

A 21/Res.893
4 février 2000
Original: ANGLAIS

**RESOLUTION A.893(21)
adoptée le 25 novembre 1999**

DIRECTIVES POUR LA PLANIFICATION DU VOYAGE

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution des mers par les navires ainsi qu'à la lutte contre cette pollution,

RAPPELANT ÉGALEMENT la partie 2 (Planification du voyage) de la section A-VIII/2 du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

RAPPELANT EN OUTRE les prescriptions essentielles énoncées dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer concernant la planification du voyage, notamment celles qui ont trait aux officiers et à l'équipage, au matériel de bord et aux systèmes de gestion de la sécurité,

RECONNAISSANT l'importance essentielle que revêt une bonne planification du voyage pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin et, par conséquent, la nécessité de mettre à jour le Guide de 1978 pour la préparation des traversées et leur déroulement, diffusé sous couvert de la circulaire SN/Circ.92,

NOTANT la demande adressée par l'Assemblée dans la résolution A.790(19), à savoir que le Comité de la sécurité maritime examine la question de la planification du voyage dans le cadre de sa révision du Recueil de règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord de navires (Recueil INF), et la décision du Comité selon laquelle l'examen de la question de la planification du voyage ne devrait pas se limiter aux navires qui transportent des matières visées par le Recueil INF, mais devrait s'étendre à tous les navires qui effectuent des voyages internationaux,

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Sous-comité de la sécurité de la navigation à sa quarante-cinquième session :

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres.

1. ADOPTE les Directives pour la planification du voyage dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les gouvernements à porter les Directives annexées à la présente résolution à l'attention des capitaines des navires battant le pavillon de leur pays, des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des compagnies de transport maritime, des pilotes maritimes, des établissements de formation et de toutes les autres parties intéressées à titre d'information et afin qu'ils prennent les mesures qui s'imposent;
3. PRIE le Comité de la sécurité maritime de maintenir lesdites Directives à l'étude et de les modifier selon que de besoin.

ANNEXE

PROJET DE DIRECTIVES POUR LA PLANIFICATION DU VOYAGE

1 Objectifs

1.1 L'établissement d'un plan pour le voyage ou la traversée et la surveillance étroite et continue de la progression et de la position du navire au cours de l'exécution de ce plan sont d'une importance capitale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection du milieu marin.

1.2 La nécessité de planifier le voyage ou la traversée s'applique à tous les navires. Divers facteurs peuvent compromettre la sécurité de la navigation de tous les navires et des contraintes supplémentaires peuvent peser sur les grands navires et sur les navires transportant des marchandises potentiellement dangereuses. Il faudra tenir compte de ces facteurs et contraintes lors de l'établissement du plan puis lors du suivi de son exécution.

1.3 La planification du voyage ou de la traversée comprend l'évaluation, laquelle consiste à rassembler tous les renseignements concernant le voyage ou la traversée envisagés, la planification détaillée de l'ensemble du voyage ou de la traversée, d'un poste à quai à l'autre, y compris l'indication des zones pendant la traversée desquelles un pilote doit se trouver à bord, l'exécution du plan et la surveillance de la progression du navire au cours de cette exécution. Les différents éléments de la planification du voyage ou de la traversée sont décrits ci-après.

2 Évaluation

2.1 Tous les renseignements concernant le voyage ou la traversée envisagés devraient être examinés. Il faudrait tenir compte, dans la planification du voyage ou de la traversée, des éléments suivants :

- .1 la condition et l'état du navire ainsi que sa stabilité et son équipement; les limites d'exploitation; le tirant d'eau admissible en mer, dans les chenaux et au port et les données concernant la manœuvrabilité, y compris toutes éventuelles restrictions;
- .2 les caractéristiques particulières des cargaisons (notamment si elles sont potentiellement dangereuses), leur répartition, leur arrimage et leur assujettissement à bord;
- .3 la présence à bord d'un équipage compétent et suffisamment reposé pour entreprendre le voyage ou la traversée;
- .4 les certificats et documents à jour requis pour le navire, son équipement, son équipage, ses passagers et sa cargaison;

- .5 les cartes nécessaires au voyage ou à la traversée prévus, à l'échelle voulue, exactes et à jour ainsi que les avis aux navigateurs, tant permanents que temporaires, et les avertissements de navigation radiodiffusés en vigueur;
- .6 les instructions nautiques, livres des phares et listes des aides radioélectriques à la navigation, exacts et à jour; et
- .7 les renseignements supplémentaires pertinents à jour, notamment :
 - .1 les guides sur l'organisation du trafic maritime destinés aux navigateurs et les cartes de planification des traversées, publiés par les autorités compétentes;
 - .2 les annuaires des courants et des marées et les tables des marées;
 - .3 les données climatologiques, hydrographiques et océanographiques et autres renseignements météorologiques appropriés;
 - .4 les services de routage météorologique disponibles (tels que ceux qui sont énumérés dans le volume D de la publication No 9 de l'Organisation météorologique mondiale);
 - .5 les systèmes d'organisation du trafic maritime et de comptes rendus de navires, les services de trafic maritime et les mesures de protection du milieu marin en vigueur;
 - .6 le volume de trafic que le navire est susceptible de rencontrer à tout moment du voyage ou de la traversée;
 - .7 les renseignements relatifs au pilotage ainsi qu'à l'embarquement et au débarquement des pilotes, si les services d'un pilote sont prévus, et notamment l'échange d'informations entre le capitaine et le pilote;
 - .8 les informations portuaires disponibles, notamment celles qui ont trait à l'existence à terre de procédures et de matériel d'intervention d'urgence; et
 - .9 tout élément supplémentaire se rapportant au type du navire ou à sa cargaison, aux zones particulières que le navire traversera et au type de voyage ou de traversée envisagés.

2.2 Il faudrait procéder à une évaluation générale du voyage ou de la traversée prévus à partir des renseignements ci-dessus. Cette évaluation devrait permettre d'indiquer clairement toutes les zones de danger, les zones dans lesquelles il sera possible de naviguer en toute sécurité et notamment tous les systèmes d'organisation du trafic maritime ou de comptes rendus de navires et les services de trafic maritime en vigueur, ainsi que toutes les zones où la protection du milieu marin doit être prise en considération.

3 Planification

3.1 Sur la base de l'évaluation la plus complète possible, il faudrait établir un plan détaillé qui porte sur l'ensemble du voyage ou de la traversée d'un poste à quai à l'autre, y compris les zones où l'on aura recours aux services d'un pilote.

3.2 Ce plan détaillé du voyage ou de la traversée devrait comporter les éléments suivants :

- .1 le tracé de la route ou de l'itinéraire prévus du voyage ou de la traversée sur des cartes à l'échelle appropriée : la direction vraie de la route ou de l'itinéraire prévus devrait être indiquée, ainsi que toutes les zones de danger, les systèmes existants d'organisation du trafic maritime et de comptes rendus de navires, les services de trafic maritime ainsi que les zones où la protection du milieu marin doit être prise en considération;
- .2 les principaux éléments permettant d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection du milieu marin au cours du voyage ou de la traversée prévus; ces éléments devraient comprendre, sans pour autant s'y limiter, les suivants :
 - .1 la vitesse de sécurité, compte tenu de la proximité de dangers pour la navigation sur la route ou l'itinéraire prévus, des caractéristiques de manœuvre du navire et de son tirant d'eau par rapport à la profondeur d'eau disponible;
 - .2 les changements de vitesse qu'il faut effectuer en cours de route, par exemple, dans l'éventualité de restrictions imposées aux traversées de nuit et de limitations dues aux marées, ou pour tenir compte de l'augmentation du tirant d'eau par suite des effets d'accroupissement et de gîte lors de la giration;
 - .3 la profondeur d'eau sous quille minimale requise dans les zones critiques à eaux peu profondes;
 - .4 les positions nécessitant un changement de régime des machines;
 - .5 les points de changement de cap, compte tenu du cercle de giration du navire à la vitesse prévue et de tout effet attendu des courants de marée;
 - .6 la méthode de détermination de la position et la fréquence des déterminations, y compris les options primaires et secondaires, et l'indication des zones où la précision de la détermination de la position est critique et pour lesquelles une fiabilité maximale est requise;
 - .7 l'utilisation des systèmes d'organisation du trafic maritime et de comptes rendus de navires et des services de trafic maritime;
 - .8 les considérations liées à la protection du milieu marin;
 - .9 les plans d'urgence indiquant les mesures de remplacement à prendre pour mettre le navire en eau profonde ou le diriger vers un port de refuge ou un lieu de mouillage sûr en cas de situation critique nécessitant l'abandon du plan, compte tenu de l'existence à terre de procédures et de matériel d'intervention d'urgence, ainsi que de la nature de la cargaison et de la situation critique elle-même.

3.3 Les détails du plan du voyage ou de la traversée devraient être clairement indiqués et consignés, selon qu'il convient, sur les cartes et dans un carnet de route ou sur support électronique.

3.4 Chaque plan de voyage ou de traversée, ainsi que les détails qu'il comporte, devraient être approuvés par le capitaine du navire avant le commencement du voyage ou de la traversée.

4 Exécution

4.1 Après que le plan du voyage ou de la traversée a été finalisé et dès que l'heure de départ et l'heure prévue d'arrivée peuvent être établies avec une précision raisonnable, le voyage ou la traversée devraient être exécutés conformément au plan et à toutes les modifications qui pourraient lui être apportées.

4.2 Les facteurs dont il faudrait tenir compte, lors de l'exécution du plan ou lorsque la décision est prise, le cas échéant, de s'en écarter, sont notamment les suivants :

- .1 fiabilité et état du matériel de navigation du navire;
- .2 heures prévues d'arrivée aux points critiques en ce qui concerne les hauteurs et le courant de la marée;
- .3 conditions météorologiques (notamment dans les zones où l'on sait que les périodes de faible visibilité sont fréquentes) et renseignements concernant le routage météorologique;
- .4 passage des points dangereux, de jour par rapport à la nuit, et incidence éventuelle sur la précision de la détermination de la position; et
- .5 conditions du trafic, notamment aux points de convergence de la navigation.

4.3 Il importe que le capitaine examine si des circonstances particulières, telles que des prévisions de visibilité réduite dans une zone où la détermination de la position par des moyens visuels en un point critique est une caractéristique essentielle du plan du voyage ou de la traversée, présentent un danger inacceptable pour la sécurité de la traversée; cela lui permettra de déterminer s'il convient d'effectuer cette partie de la traversée dans les conditions régnantes ou susceptibles de régner. Le capitaine devrait aussi envisager à quels points spécifiques du voyage ou de la traversée il pourrait être nécessaire de renforcer le personnel de pont ou de la machine.

5 Surveillance

5.1 Le plan devrait pouvoir être consulté en permanence à la passerelle afin de permettre aux officiers qui y assurent le quart d'accéder et de se référer immédiatement aux détails qui y sont indiqués.

5.2 La progression du navire conformément au plan du voyage ou de la traversée devrait être surveillée étroitement et en permanence. Toute modification apportée au plan devrait être conforme aux présentes Directives et être clairement indiquée et consignée.